(MR. SPEAKER.)

could be used without hindrance. It does not add to the force of debate or to the dignity of the House to use expressions which are not proper. In the present instance since the Hon'ble Finance Minister had not completed the sentence which he commenced by saying "these four Hon'ble Members have made a combination . . ." it is not possible to say to what particular combination he referred to, and whether the use of these expressions would therefore be unparliamentary or not. Similarly the word 'stupid' cannot be said to be unparliamentary precluding its use under any circumstance within the precincts of the House. But while I am not prepared to hold that these words are unparliamentary I am quite clear in my mind that such expressions ought not to be used in the House since they detract from the dignity of the proceedings and are not in keeping with the status of the House. I can only express the hope that Hon'ble Members would refrain from using strong language which is not only undesirable but is also calculated to hurt the feelings of other Hon'ble Members.

DEMANDS FOR GRANTS 1956-57 (*Contd*).

DEMAND No. 6—MOTOR VEHICLES ACT—ADMINISTRATION.

12. CHARGES ON ACCOUNT OF MOTOR VEHICLES ACT.

Mr. SPEAKER.—There are three Demands. We can take up all the Demands together. I will move only one of the Demands and discussion can take place on all the three. Demand No. 6. Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 3,79,100 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1957, in respect of 'Charges on account of Motor Vehicles Act'."

*ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ (ಟಿ. ನರಸೀಪುರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಕೇಳಿರತಕ್ಕ ಹಣ ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟಿನಲ್ಲಿರುವ ಶಾಸನ ನಿಬಂಧನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೇಳಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಬಂಧನೆಗಳು ಬಹಳವಟ್ಟಿಗೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ನಾನು ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ—ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂದಿದೆ—ಎಂದರೆ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಾಯಕವಾಗಿರುವ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಮಿತಿಮೀರಿ ಭಾರವನ್ನು ಹೇರಿದರೆ ಅಥವಾ ವಿಧಾಯಕವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನರನ್ನು ಕೂಡಿಸಿದರೆ ಅಂಥವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆ ವಿಧಿಸಬೇಕು ಎಂದು ವಿಧಿಯಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ನಿಬಂಧನೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಈ ದಿವಸ ಶಾಸನ ಕಡತದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆಯೇ ಹೊರತು ಜಾರಿಯಲ್ಲೆಲ್ಲೂ ಇಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸ ಅನೇಕ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಓವರ್ ಲೋಡನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಮಾಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಈ ನಿಯಮಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಹೆದರಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿ ಈ ಒಂದು ಬಸ್ ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಇವರು ಕೈಹಾಕಿದಮೇಲೆ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಹಳ ಹೆದರಿಕೆಯಿಂದ ಯಾರು ಈ ಉದುಮವನ್ನು ಯಾವ ನಿಯಮಗಳನ್ನೂ ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡದ ಹಾಗೆ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರೋ ಅಂಥವರುಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಈ ದಿವಸ ಈ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡಲು ಅವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಬಹಳ ಧೈರ್ಯ ಬಂತು. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ದಿವಸ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಎಂಬತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಂಥವರ ಮೇಲೆ ಈಹೊತ್ತು ಯಾವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟಿನ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ಯಾರು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡಿದರೂ ಶಿಕ್ಷೆಗೆ ಗುರಿಯಾಗಲೇಬೇಕೆಂದು ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ವಿಧಾಯಕ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ—ಆ ತಪ್ಪುಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಅವರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಎಲ್ಲಿಯೂ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಅವರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವೂ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಸರ್ಕ್ಯುಲರನ್ನೇ ಹೊರಡಿಸಿ ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇದ್ದಪಕ್ಷಕ್ಕೆ—ಎಂದರೆ ಮಿತಿಯಾಗಿರಬೇಕಾದ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೇನಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಮೇಲೆ ಕೇಸನ್ನು ಹಾಕಬಾರದು ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಇದು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸತ್ಯವೋ ಆ ವಿಚಾರ ನನಗೆ ತಿಳಿಯದು. ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಈಗ ಅವರೇ ನನಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಈ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಿತಗೊಳಿಸಿರತಕ್ಕ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಭಯವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಖಾಸಗೀ ಜನರ ಬಸ್ಸಿನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗವೇ ಇಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಉದುಮವನ್ನು ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡರು

ಖಾಸಗೀ ಜನರ ಕೈಲಿ ಈ ವ್ಯವಹಾರವಿದ್ದರೆ ಅವರು ತಮ್ಮ ಅಧಿಕ ಲಾಭದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತಿಯಾಗಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೊದಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ, ಆದಕಾರಣ ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇವರು ಇದಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಿದರು. ಖಾಸಗೀ ಜನರು "ಅತಿಯಾಗಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು" ಎಂದು ಹೇಳಿರುವುದರ ಅರ್ಥ, ನೀವು ಅಷ್ಟು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಮೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ನೀವೂ ಸಹ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಎಂತಲೇ ಆಯಿತು. ಇದರಿಂದಲೇ ಅದು ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಇವರು ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಹಣವನ್ನು ಕೇಳಿರತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶ ಈ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ— ಇದರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನ ಬರುವಂತೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಈ ಮೊಬಲಗನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇಂಥ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಇತರರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಗಳಿರಬೇಕಾದದ್ದು ನ್ಯಾಯ ಮತ್ತು ಧರ್ಮ. ಇವರು ಆ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರೆ ಇತರರಿಗೆ ಈ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡಲು ಅವರಿಗೆ ಧೈರ್ಯ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇವರು ಆ ಸ್ಟಾಂಡಿಂಗ್ ಅಕಾಮಡೇಷನ್ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಜನರನ್ನು ತುಂಬುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದೆಂಥಾ ಸ್ಟಾಂಡಿಂಗ್ ಅಕಾಮಡೇಷನ್ನೋ ನನಗೆ ಅದು ಅರ್ಥವಾಗದು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ—ಮೈಸೂರಿಗೆ ಒಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸನ್ನು ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಇವರು ಪ್ರಯಾಣೀಕರ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೈಗೊಂಡಿರುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಬಾಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ—ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗುವವರೆಗೂ ಸುಮಾರು 88 ಮೈಲಿಗಳ ಫಾಸಲ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ಗಳು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನಿಂತುಕೊಂಡೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಇದೆಂಥಾ ಸೌಕರ್ಯ? ನಿಂತರೆ ತಲೆಗೆ ಬಡಿಯುತ್ತದೆ, ಅಂಥ ಇಕ್ಕಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡುವ ದುಡ್ಡನ್ನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೊಟ್ಟು ಅಷ್ಟು ದೂರ ನಿಂತುಕೊಂಡೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಇದೆಂಥಾ ಸಂತೋಷಕರವಾದ ಉಲ್ಲಾಸದ ಪ್ರಯಾಣವೋ ನೀವೇ ಹೇಳಬೇಕು. ಇತ್ತಕಡೆ ನನ್ನ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಿರುವ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೀಗೆ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದು. It is most inhuman ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನನಗೂ ಸಹ ಹಾಗೇ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ನಿಂತುಕೊಂಡು 88 ಮೈಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ.

ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಈ ಓವರ್‌ಲೋಡುಗಳನ್ನು ಯಾರೂ ಕೂಡ ಮಾಡಲೇಬಾರದು. ಆದರೆ ಈ ಮನಾಪಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿನಾ ಬೇರೆ ಯಾವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವಂತಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಖಾಸಗೀ ಜನರಿಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಇತ್ತಲಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರಾದರೂ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಹಾಗೂ ಇಲ್ಲ. ಈ ಓವರ್‌ಲೋಡನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ತೋರಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದಾಗಿ. ಆದರೆ ಅದು ಸರಿಯಾದ ಮಾರ್ಗವಲ್ಲ—ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆ ರೀತಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡದೇನೇ ಲಾಭ ತೋರಿಸಿದರೆ ಅದು ನಿಜವಾದ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯವಾದ ಲಾಭ. ಹೋದ ವರ್ಷ ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಎಂಟೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಾಭ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇದು ಲಾಭವಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಆ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ—ಅದು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿದೆ:

"*Net Profit*.—The net income after providing for Depreciation and interest amounted to Rs. 8,57,838 as against Rs. 25,729 in 1952-53. The reasons for increase in net results during 1953-54 were:—

1. Increase in earnings due to monopoly and the enthusiasm envinced by the staff in bringing good collections.

2. Decrease in operational expense due to the reduction in depreciation to be charged and also reduction in operational mileage."

ಇದು ಆ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರು ಬರೆದಿರುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಇದರ ಮೂಲಕ ನಾವು ಈಗ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ಲಾಭ ಹೇಗಾದರೂ ಬರಲಿ—ಅಡ್ಡಿಯಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಪಕ್ಷಕ್ಕೆ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವೇ ಅಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಖಾಸಗೀ ಜನರು ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಅವರು ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿ ಅದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿ ತೆತ್ತು, ಹಾಗೂ ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ದಿವಸವೂ ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ಇಷ್ಟೇ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು—ಇದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿರುವ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿ, ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ವೆಚ್ಚ, ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಇಷ್ಟನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕಳೆದನಂತರವೂ ಇಷ್ಟೊಂದು ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬಂದಿರಬೇಕಾದರೆ ನೀವು ಆ ಪ್ರಯಾಣೀಕರು ತೆರುತ್ತಿರುವ ದರವನ್ನು ಏಕೆ ಇಳಿಸಬಾರದು? ಅಂಥವರಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಲಾಭದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೇಕೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬಾರದು? ಈ ದಿವಸ ತಾವು ತಮ್ಮ ಆ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಬಗ್ಗೆ—ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಖರ್ಚು ವೆಚ್ಚಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಹಣವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನುವುದು ನಮಗೆ ಈಗ ಈ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಹೇಳಿಕೆಯಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮೈಲಿ ಒಂದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಉತ್ಪತ್ತಿ ರೂ. 0—12—10. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಬಡ್ಡಿ, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಇತರ ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಖರ್ಚುಗಳೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿಕೊಂಡರೂ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ 10 ಕಾಸುಗಳು ಬರುತ್ತವೆಂದು ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ಅಂಕೀಅಂಶಗಳಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ 10 ಕಾಸುಗಳು ಸಾಕೆಂದು ಅವರು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಈ ದಿವಸ ಇವರಿಗೆ ಬರುತ್ತಿರುವ ವರಮಾನ 13 ಆಣೆ 8 ಕಾಸುಗಳಾಯಿತು. ಈ ದಿವಸ ಇವರು ಹಾಕುತ್ತಿರುವ ದರ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ 8 ಕಾಸುಗಳು. ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 40 ಸೀಟುಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗ್ಲೂ ಸ್ಥಳ ಖಾಲಿಯಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಆ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಬೇರೆ ಇರುತ್ತದೆ.

ತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಪದ್ಧತಿ ಇರುವುದನ್ನು ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಪರ್ಮಿಟ್ ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ವಿಷಯ. ಎಲ್ಲಾ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೇ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿವೆ. ಅವರು ಅದರದೇ ಒಂದು ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಒಬ್ಬರ ಹತ್ತಿರ ಬಸ್ಸೇ ಇಲ್ಲ, ಪರ್ಮಿಟ್ ಇದೆ, ವರ್ಷಕ್ಕೆ 1,000, 2,000 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾತನಾಡಿಕೊಂಡು ಇತರರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೇಕಾದರೆ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿಸಿ.

Mr. SPEAKER.—You must give instances.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ಬೇಕಾದಷ್ಟು ನಿದರ್ಶನಗಳಿವೆ. ಈಗ ಎಷ್ಟೋ ಜನ. . . .

ಶ್ರೀ ವೈ. ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರಯ್ಯ (ಕಡೂರು).—On a point of order Sir, ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೇ ಪರ್ಮಿಟ್ ಸಿಕ್ಕಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

Mr. SPEAKER.—You have made a general statement— that is what he says.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ಎಲ್ಲಾ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೇ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ, ಇನ್ನೂ ಕೆಲವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿರಬಹುದು. ಆ ಕೆಲವರಿಗೆ ಈ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿವೆ. ಆದರೆ ಅವರ ಹತ್ತಿರ ಬಸ್ಸು ಇಲ್ಲ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಮಾತ್ರ ಇದೆ. ನನ್ನ ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ ಬಸ್ಸು ಇಲ್ಲದೆ, ಅಥವಾ ಬಸ್ಸು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಏಕೆ ಕೊಡಬೇಕು ?

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ತಾವು ಈ ರೀತಿ ಪರಿಮಿತಿ ಇಲ್ಲದೇ ಮಾತನಾಡಿದರೆ overload ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೇ

(ನಗು!)

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ಆದ್ದರಿಂದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವಾಗ ಆಗಲಿ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರ್ಮಿಟ್ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವಾಗ ಆಗಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿರುವವರು ಬಸ್ಸು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಇವೊತ್ತು ತಾವೇ ಬೇಕಾದರೆ ಹೋಗಿ ತನಿಖೆ ಮಾಡಿ, ಯಾರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲೋ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇರುತ್ತದೆ, ಯಾರೋ ಬಸ್ಸು ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಅಲ್ಲ. ಅಕ್ಷರಶಃ ನಿಜ ಎಂಬುದು ತಮಗೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ವಜಾ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ತರಹ ಮಾಡಿದರೆ ನೆಮ್ಮದಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕಾನೂನು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಎ. ವಿ. ನರಸಿಂಹರೆಡ್ಡಿ (ಬೆಂಗಳೂರು ದಕ್ಷಿಣ).—ನಾನು ಮತ್ತು ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀ ಬೈರೇಗೌಡರು ಕೆಲವು ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದೆವು. ಅವು ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡಿನ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಂಟ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಿನ ಲೆಕ್ಕವನ್ನು ತೆಗೆದು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರ್ಮಿಟ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೊಂದಿರುವವರು ಯಾರು ಎಂದು ನಾವು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರಾಯಶಃ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸೇತರ ಸದಸ್ಯರೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದು ವ್ಯಕ್ತಪಡುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಐಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಹೇಳಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕಮಿಷರ್ನಗಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಅದೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ಪ್ರಕಾರ ಅವರಲ್ಲೇ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಅದು ಸ್ವಯಂವೇದ್ಯ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇರುವಾಗ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿದು ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಒಂದು ಬಚ್ಚಲ ಹತ್ತಿರ ನೋಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು. ಅದನ್ನು ನಾನೂ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಂಶ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಏಕೆ ಮರೆತರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದ ಟೌನ್‌ನಲ್ಲಾಗಲಿ, ಮೈಸೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಾಗಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಾಗಲಿ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಥವಾ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರುವುದು. ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ಅವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ನೇರವಾಗಿ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಆಡಳಿತ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮವಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿದಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ತಿಳಿದೂ ಆ ವಿಚಾರವನ್ನು ಈ ಬೇಡಿಕೆ ಬಂದಾಗ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೇ ಬಿಡುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನ ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ದೇಶದ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಸುಲಲಿತವಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಆದಾಯ ಬರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ಬಾಬುಗಳನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ ಎನ್ನುವುದು ಇವತ್ತು ನಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದಂಥ ಅಂಶ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು, ಅಥವಾ ಮೈಸೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಅಥವಾ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅದರಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವುದರಲ್ಲಿ ತೃಪ್ತರಾಗದೇ ಇಡೀ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿ ಆ ಮೂಲಕ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚುಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ನನ್ನ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವೈ. ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರಯ್ಯ (ಕಡೂರು).—ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೇನೆ. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್‌ರವರು ಮೊದಲು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಏನಾದರೂ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ, ಅದು ಸರಿಯಾಗಿದ್ದರೆ ಸರಿ, ಹಾಗಲ್ಲದೆ ಏನಾದರೂ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದ್ದರೆ ಆ ಅನ್ಯಾಯವನ್ನ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದು ಧರ್ಮ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಷ್ಟು ಅನುಕೂಲತೆ, ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಕಡೆಯಲ್ಲೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು

(ಶ್ರೀ ವೈ. ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರಯ್ಯ).

ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದು ಅನೇಕ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಮೇಲೆ—ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ ರವರಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದದ್ದು—ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಸಂಚಾರ ಮಾಡತಕ್ಕವರನ್ನು ಯಾವಕಡೆ ಕೇಳಿದರೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳ ಉಪಕಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ, ಟೈಂಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ, ಸೀಟುಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೋ ಇಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬಿಬ್ಬರು ಗರ್ಭಿಣಿ ಹೆಂಗಸರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಅವರು ಊರು ತಲಪುವಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಪ್ರಸವವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋದರೆ ಪಾಂಟಿಯಾಕ್ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋದಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಆಗಲಿ, ಅಥವಾ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಆಗಲಿ 50 ಮೈಲಿಗೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಆ ಮನುಷ್ಯ ಯಾರೇ ಆಗಲಿ ಮೂರುದಿವಸ ಸುಧಾರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

4-30 P.M.

ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ 150 ಮೈಲಿ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಪಾಂಟಿಯಾಕ್ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದಹಾಗೆ ಸುಖವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ. ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಬರೀ ಟೀಕೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆಮಾಡಿಲ್ಲ, ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆ, ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಅಥವಾ ಅನಾನುಕೂಲ ಏನಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಅಂತೆಯೇ ದೇಶಕ್ಕೆ, ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನೂ ಇದುವರೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಹಾಗೆ ನನ್ನ ಅನುಭವದಲ್ಲಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. Standing seats ನಿಗದಿಮಾಡುವಾಗ 25 ಜನ ಕೂಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿಗೆ ನಾಲ್ಕು-ಐದು ಜನರಿಗೆ ಮಾತ್ರ standing seats ಹಾಕಲು ಪರ್ಮಿಷನ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ 80 ಮೈಲಿಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದರು. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ರಾಮನಗರ, ಮದ್ದೂರು ಮುಂತಾದ 20 ಮೈಲಿ 30 ಮೈಲಿ ದೂರವಿರುವ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವವರು ಎಷ್ಟೋ ಜನರಿರುತ್ತಾರೆ. ಕುಳಿತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಳಿದಾಗ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುತ್ತಿರುವವರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಹಳ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವಾಗ ಅಷ್ಟು ದೂರವೂ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವುದು ನಿಜವೇ ? ಇದು ಅನುಭವವಿಲ್ಲದೆ ಹೇಳುವ ಮಾತು. ಈ ರೀತಿಯಾದ ಟೀಕೆ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಾರದು. ನಾವು ಮಾಡುವ ಟೀಕೆಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿರಬಹುದಾದ ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ತಿದ್ದಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕು. ಅದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾದರೂ ಕೂಡ ಉತ್ತಮವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಮಹಾಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅನೇಕ ಬಸ್ ರೂಟುಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ದಿವಸವೆಲ್ಲ ಹಿಡಿಯುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನುಭವದಲ್ಲಿರಬಹುದು. ಅದೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದರೆ ಕಡಿಮೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬರಬಹುದು. ಪ್ರಯಾಣದ ದರವೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಕಡೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ರೂ. 4-3-0 ಕೊಟ್ಟರೆ, ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ರೂ. 4-9-0 ಕೊಡಬೇಕು. ಐದು-ಆರು ಆಣೆ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದರಿಂದಲೇ ಪ್ರಯಾಣದ ದರ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು, ಅದರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೆಲ್ಲ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ತಕ್ಷಣದಲ್ಲಿಯೇ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಒಂದು ಮಗು ಹುಟ್ಟಿದರೆ, ಅದು ಹುಟ್ಟಿದಕೂಡಲೇ ಪಾಠ ಕಲಿತು, ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಸದಸ್ಯನಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಮಗುವಾದದ್ದು ಆಹಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹುಡುಗನಾಗಿ, ಅನಂತರ ದೊಡ್ಡವನಾಗಿ ಪಾಠ ಕಲಿತು, ವಿದ್ಯಾವಂತನಾಗಿ ಮುಂದೆ ಬರಬೇಕು. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ overload ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, standing seats ಹಾಕುತ್ತಾರೆ ಮುಂತಾಗಿ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಅನನುಗುಣವಾದದ್ದು. ಬಡ್ಜೆಟ್ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿನೋಡಿದರೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅನೇಕ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಮೇಲೆ ಅದರಿಂದ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧುವಾದದ್ದು. ಮೊನ್ನೆತಾನೇ ಗೃಹ ಸಚಿವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಎಲ್ಲ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್ ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಿಗೂ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದರು. ಇದುವರೆಗೂ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಕಡೆಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನೂ ಹಾಕಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಶೃಂಗೇರಿ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಸ್ಥಳ. ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಶೃಂಗೇರಿಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ ಲೈನ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಶೃಂಗೇರಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅನೇಕರಿರುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗಲಾದರೂ ದೊಡ್ಡಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಶೃಂಗೇರಿ ಮತ್ತು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಈ ಎರಡು ಸ್ಥಳಗಳಿಗೂ ಸಹ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ.ಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಾರೀಖು 1-4-56 ರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ಕೇಳಿ ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷವಾಯಿತು. ಮುಂದಿನ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿ ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೆ ಬಸ್ ಲೈನ್‌ಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇತರರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವರಿಗೆಮಾತ್ರ ಹೆಂಡತಿಮಕ್ಕಳು ಇರಬೇಕು, ಇತರರಿಗೆ ಇರಬಾರದು ಎನ್ನುವರೀತಿ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೊಡುವ 50 ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೈದು ಜನ ಮಾತ್ರ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರು ಇರ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್)

ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನೋಡಿದರೆ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ರೂ. 1—10—8 ವರಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಹಾಗೂ ಅಷ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಸದಾ ಭರ್ತಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ ಖಾಲಿ ಇರುತ್ತದೆ, ಅದಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕು, ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಹೇಳಿದರೂ ಸಹ ಸರ್ವೇಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ 1¼ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಇಲ್ಲದಂತೆ ವರಮಾನ ಇದೆ. ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರು ಒಂದು ರೂಪಾಯಿಗೆ 1¼ ಆಣೆ ಮಾತ್ರ ವರಮಾನ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ದುಡ್ಡು ಏನಾಯಿತು ಎಂಬ ವಿಷಯ ಬೇರೆ. ಆ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ನನ್ನ ಉದ್ದೇಶವೇನೆಂದರೆ ನಮಗೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಲಾಭ ಬರುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ದರವನ್ನು ಏಕೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಾರದು? ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್‌ಗೆ ದರವನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ಸಾಮಾನು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ದರ ನೋಡಿದರೆ ಬಹಳವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದು ರೆನ್‌ಬೆನೆಟ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಆಗಿದೆ. ಹಿಂದೆ ರೆನ್‌ಬೆನೆಟ್ ಕಂಪೆನಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಒಂದು ಕಂಪೆನಿ ಇತ್ತು. ಅವರು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಲೆ ಹಾಕತಕ್ಕವರು ಎಂಬ ಒಂದು ಪ್ರತೀತಿ ಇತ್ತು. ಆ ರೀತಿ ಇವರು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚು ದರ ಹಾಕುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಜನಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದರದಿಂದ ನಿಮಗೆ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮಗೆ ಒಂದು ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ತಿಳಿಯಪಡಿಸಬೇಕೆಂಬುದೇ ನನ್ನ ಉದ್ದೇಶ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಅಕಾಮೊಡೇಷನ್ ಎಂದು ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಮೊದಲು ರದ್ದುಪಡಿಸಬೇಕು.

ಮೂರನೆಯದು ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯಾವಾಗಲಾದರೂ ಒಂದು ಸಾರಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದೇ ನನ್ನ ಕೋರಿಕೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ (ಕೈಗಾರಿಕೆ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ನಾನೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ನೀವೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಆಗ ನೀವಿನ್ನೂ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರ ಕಷ್ಟ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ. ಒಳಗಡೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ leg space ಸಾಲದು. ಈಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡರೆ ಸ್ಕೂಲುಗಳಲ್ಲಿ ಕುರ್ಚಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡ ಹಾಗೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. 80-90 ಮೈಲಿ ಈ ರೀತಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ, ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದು ಸಣ್ಣ ವಿಷಯ, ಇದನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹನುಮಂತಯ್ಯ (ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಏರೋಪ್ಲೇನ್‌ನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಹಾಗೆಯೇ ಇರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ಏರೋಪ್ಲೇನ್‌ನಲ್ಲಿರುವುದು ಸ್ವಲ್ಪ ಆಸಿಲೇಟಿಂಗ್ ಸೀಟ್ಸ್ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಡಿಸೈನ್ ಮಾಡುವಾಗ ಒಳ್ಳೆಯ ಡಿಸೈನ್ ಮಾಡಿಸಿದರೆ ಉತ್ತಮ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. Long Distance Amenities Committee ಎಂದು ಹೇಳಿ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಸಾರಿ ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಆ ಸಮಿತಿಯವರು ಅನೇಕ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು, ಬಹಳ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಏನು ಸೌಕರ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅವರು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿ ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವಾಗ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಕೆಲಸ ವಹಿಸಿಕೊಂಡರೋ ಅವೊತ್ತೇ ಏಕೆ ಜಾರಿಗೆ ತರಬಾರದಾಗಿತ್ತು? ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ 88 ಮೈಲಿ. ಹೆಂಗಸರು, ಮಕ್ಕಳು, ಮುದುಕರು ಆದಿಯಾಗಿ ಎಲ್ಲರೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮಧ್ಯೆ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿದರೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಹತ್ತಿರವೇ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಮೋರಿ ಇದೆ, ಅದರಿಂದ ಕೊಳೆತು ನಾಥ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಯಾರಾದರೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಅದು ಅವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಕೂಡ ಅದನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆ ತರಹ ಒಂದು ಅಮಾನುಷ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಯಾರಾದರೂ ನೋಡಿದರೆ ನಮ್ಮನ್ನು ಅನಾಗರಿಕರು ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಯಾವಾಗ ಮನಾಪಲಿ ರೂಟ್ ಆಯಿತೋ ಆಗ 10 ಅಥವಾ 20 ಮೈಲಿಯ ದೂರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಊರಿನ ಹತ್ತಿರ ವಿಶಾಲವಾದ ರೆಸ್ಟ್ ಹೌಸ್ ಕಟ್ಟಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಈಗ ಕಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಬಹಳ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಏನು ಸೌಕರ್ಯ ಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದು ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ. ಆ ರೀತಿ ಯಾವುದನ್ನೂ ಮಾಡದೇ ಸುಮ್ಮನೆ ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಜಯಪ್ರದವಾಗಿ ನಡೆಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಅಥವಾ ಆರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಬ್ರೇಕ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಇದೆ. ಈ ಬ್ರೇಕ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದೆಲ್ಲಾ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಾಮೂಲು ಪ್ರಕಾರ ಹೋಗುತ್ತದೆ. 30 ಜನ ಕೂಡುವ ಬಸ್ಸಿಗೆ 5 ರೂಪಾಯಿ, 40 ಜನ ಕೂಡುವ ಬಸ್ಸಿಗೆ 10 ರೂಪಾಯಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಅವರು ಮಾಮೂಲು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಿಸ್ಕ್ರೈಬ್ಡ್ ಫೀ, ಟ್ಯಾರಿಫ್ ಎಲ್ಲಾ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಧೈರ್ಯವಾಗಿ ಯಾರಿಗೂ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಧೈರ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಏನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ತಿದ್ದಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಅದೊಂದು ಬಹಳ ಕರಪ್ಟ್ ಪ್ರಾಕ್ಟೀಸ್ ಆಗಿದೆ. ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ 30-40 ಬ್ರೇಕ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ಯಾವ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ತಾನೆ ಸಾಧ್ಯ? ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ನ್ಯಾಯವಾಗಿ, ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬ್ರೇಕ್ ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನನ್ನ ಅರಿಕೆ. ಕೆಲವರು ಬಹಳ ಇನ್‌ಫ್ಲುಯನ್ಸ್ ಇರುವವರು ಹೋದರೆ ಗಾಡಿಯನ್ನು ತರಬೇಕಾಗಿಯೇ ಇಲ್ಲ, ಇದ್ದಜಾಗದಲ್ಲೇ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟು ಬರು

ಬಹುದು. ಏಕೆಂದರೆ ನಾನು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಸ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಮೆಂಬರಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬಿಬ್ಬರು ಮಾತ್ರ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರು, ಮತ್ತು 35 ಜನ ಖಾಸಗಿಯವರು.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಮಹಮ್ಮದ್ ಇಮಾಂ (ಜಗಳೂರು).—ಖಾಸಗಿ ಜನ ಎಂದರೆ ಯಾರು ?

ಶ್ರೀ ವೈ. ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರಯ್ಯ.—ಖಾಸಗಿ ಜನ ಎಂದರೆ non-Congressmen ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್‌ರವರು ಹೇಳಿದರು. ಬಸ್ ಲೈನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಮಾರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು. ಪಿ.ಎಸ್.ಪಿ.ಗೆ ಸೇರಿದವರು ಸುಮಾರು ಆರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಬಸ್ ಎಷ್ಟು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಲೈನು ಎಷ್ಟು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗೀ ಜನ ಮತ್ತು ಪಿ.ಎಸ್.ಪಿ. ಜನ ಒಂದು ಲೆಕ್ಕ ಇಡಲಿ, ನಾನೂ ಒಂದು ಲೆಕ್ಕ ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಆಗ ಇದರ ವಿವರಗಳು ತಿಳಿಯುತ್ತವೆ. ಕೋತಿ ಬುತ್ತಿ ತಿಂದು ಮೇಕೆ ಬಾಯಿಗೆ ಒರೆಸಿತು ಎಂದ ಹಾಗಿದೆ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ. ಈ ರೀತಿ ಹೇಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾರಾದರೂ ಕೂಡ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಮನುಷ್ಯನ ಧರ್ಮ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರ ಸೋಗು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ನಾನ್-ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರನ್ನು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಾದದ್ದಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು.

ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸುಮಾಡಿ ಯಾವ ಯಾವ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಜನರ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತವೆಯೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಸಾಧುವಾದದ್ದು. ಸಂಸ್ಥಾನಾದ್ಯಂತವೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಖಾಸಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀಮತಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸಿದ್ದಮ್ಮ (ದಾವಣಗೆರೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ತುಂಗಭದ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಹರಿಹರದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ಬಹಳ ಜಾಗ್ರತೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಒಂದು ಅಂಶವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಜನರನ್ನು ಹಾಕಿ overload ಮಾಡುವುದು ನಿಜ. ಅವರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರವೆಂದ ಮೇಲೆ ದೇಶಕ್ಕೆಲ್ಲ ರಕ್ಷಣೆ ಕೊಡುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇತರರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರಾಗಿರಬೇಕು ಎನ್ನುವಾಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದು ಉಚಿತವಾದದ್ದಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ನಾವು ಬುದ್ಧಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾದೀತು. ಕಾನೂನು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ. ಯಾರೋ ಒಬ್ಬರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು. ಅದನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ. ಇಂಥದಕ್ಕೆಲ್ಲ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಹತ್ತು ಜನರನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಾಕಿದರೂ ಅದರಲ್ಲಿ ಧರ್ಮವಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮೇಲಾಗಿ ಅವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕಷ್ಟಸುಖಗಳು ಮತ್ತಿನ್ನಾವುದರ ಕಡೆಗೂ ಗಮನ ಕೊಡದೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ಮೇಲೆ ಕೇಸು ಹಾಕಿದಾಗ ತೊಂದರೆ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ವಿಪರೀತ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕಿದರೆ ಯಾರಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕು ? ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದು ತಪ್ಪು. ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ 43 ಜನರು ಕೂಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎಂಟು ಜನರು ನಿಲ್ಲತಕ್ಕದ್ದು (ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್) ಎಂದು ಬರೆದಿರುತ್ತಾರೆ. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರುವವರನ್ನು ಎಣಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ 60-70 ಜನರಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಮುಚ್ಚು ಮರೆ ಮಾತಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಚಾರವಿದೆ. ಬಸ್ಸಿನ ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಕುರಿತು 'ಯಾಕೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ, ನಿಮಗೆ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ' ಎಂದರೆ, 'ಪಾಪ, ಏನು ಮಾಡುವುದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದೂರದ ಊರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳ ಕೊಡದೆ ಇದ್ದರೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಇರಬೇಕು ಆದುದರಿಂದ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಆದರೂ ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗದೆ ಇರಲಿ ಎಂದು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತೇವೆ' ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಜನರ ಕಷ್ಟವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಅವರನ್ನು ಮಧ್ಯ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಒಂದು ಪರಿಮಿತಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಈ ರೀತಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಜನರನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು.

ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ಹರಿಹರದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ತುಂಗಭದ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಎಂಟು ಘಂಟೆಗೆ ಒಂದು ಮತ್ತು ಒಂಭತ್ತು ಘಂಟೆಗೆ ಒಂದು, ಹೀಗೆ ಎರಡು ಬಸ್ಸು ಹೊರತಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹರಿಹರದ ಮಧ್ಯೆ ಬೇರೆ ಯಾವ ಬಸ್ಸೂ ಇಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಾಕಿ, ಅದು ಮೂರು ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಸಾಯಂಕಾಲ ನಾಲ್ಕು ಘಂಟೆಗೆ ಜೋಗಿಮಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇದೆ, ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗಿದ್ದರೆ, ನಾಲ್ಕು ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಜೋಗಿಮಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುವುದನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿ ಹರಿಹರದವರೆಗೂ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಈ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ (ಚಾಮರಾಜನಗರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕತಕ್ಕ ವಿಷಯ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದೇ ಇದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆರಡರಲ್ಲಿಯೂ overload ಹಾಕುತ್ತಾರೆನ್ನುವುದು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನದಲ್ಲಿದೆ, ಹೊರಗಡೆಯೂ ಇದೆ. ಏಕೆ overload ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ವಾದಗಳಿವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರಾದುದರಿಂದ ಅವರನ್ನು ನೋಡಿ ಇತರರಲ್ಲಿಯೂ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕತಕ್ಕ ಮನೋಭಾವ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು ವಾದ. ಇನ್ನೊಂದು ವಾದವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮನೋಭಾವನೆಯಿಂದಲೂ, ಪೋಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ತವ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ

(ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ)

ಲೋಪ ಬಂದಿದ್ದರಿಂದಲೂ ಸಹ ಈ ರೀತಿ overload ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಮತ್ತೊಂದು ವಾದ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕಬಾರದೆನ್ನುವುದು ನಿಜ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳವರು ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕುವುದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಪೋಲೀಸು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪೋಲೀಸ್ ಔಟ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ತಾಲ್ಲೂಕು ಪೋಸ್ಟುಗಳಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ 25 ಕೇಸುಗಳನ್ನಾದರೂ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು instructions ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆಯಾ ಸ್ಟೇಷನ್ನುಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರು ತಮಗೆ ಬಂದಿರುವ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನನುಸರಿಸಲು ಮನೋಧರ್ಮಶಾಸ್ತ್ರದ ಪ್ರಕಾರ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದಂತೆಯೂ ಇರಬೇಕು, ಇಲ್ಲದಂತೆಯೂ ಇರಬೇಕು ಎಂದು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ 25-26 ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಭರ್ತಿಯಾಗುವವರೆಗೂ ಹಾಕಿ ನಂತರ ಕೇಸುಗಳನ್ನೇ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಹಾಕುವಾಗ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸಿನವರ ಮೇಲೂ ಕೆಲವು ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪೋಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೂ ಆಯಾ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೂ ಒಂದು private contract ಇರುತ್ತದೆ. ಮೇಲಿನಿಂದ ತಿಂಗಳಿಗೆ 25 ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ನಿರ್ಬಂಧವಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಾವು ಅಷ್ಟು ಕೇಸು ಹಾಕುತ್ತೇವೆ, ಇಂಥಿಂಥ ದಿವಸ ಇಂಥಿಂಥವರು ಹೋಗಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿ ನೋಡಿದರೆ ಎಷ್ಟೋ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಇರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಪೋಲೀಸಿನವರು ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಎಂದು ಪದ್ಧತಿ, ಒಂದು ಕಸಬಾಗಿ ಬಂದಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪೋಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ instructions ಕೊಟ್ಟು ತಪ್ಪಾಗಿಯೇ ಕೇಸು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ನಿಜವಾದ ಕಾರಣ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅಂಥ ಕಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸನ್ನೇಕೆ ಹಾಕಬಾರದು ? ಎಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿರುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂಥ ಕಡೆಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಾಕಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲದೆ ನಷ್ಟ ಪಡುತ್ತಿರುವ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಿವೆ. ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೆ ಇನ್ವೆಸ್ಟಿಗೇಟ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನೊಂದು ಸರ್ಕಾರವೇ ರೂಟುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಅದನ್ನು ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸಿ ಎಲ್ಲಿ ಅನಾವಶ್ಯಕವೋ ಅಲ್ಲಿಂದ ತೆಗೆದು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇರುವ ಕಡೆಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಸಲಹೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹಾಕಿದರೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇರುವ ಕಡೆಯೂ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೂ ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬಹುದು. ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡದೆ ಈಗಿರುವ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿದರೆ ಅಲ್ಲಿರುವ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ನಾವೇ ಕೆಡಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಅವರಲ್ಲುಂಟಾಗಿರುವ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಎಷ್ಟು ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಬಹುದೆಂದು ಒಂದು ಪರಿಮಿತಿಯಿಲ್ಲ, ಎಷ್ಟು ಬೇಕಾದರೂ ಹಾಕಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಖಂಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಬಾರದು.

ಇನ್ನೊಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಎಂಡಾರ್ಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ನಾನೇ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಎಷ್ಟು ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ತಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕೆಲವರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಹಾಗೆ ಮಾಡುವಾಗ ಹಿಂದಿದ್ದವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದೆ ಬೇರೆಯವರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಹಿಂದೆ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿದ್ದವರು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲೂ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೂ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಿದೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಸಹಾನುಭೂತಿಯಿರಬೇಕು. ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಬಸ್ಸಿನಮೇಲೆ ಹಾಕುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವಂತೆ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಸಲಹೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಕೂಲಿಗಳು ತುಂಬ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರು ಯಾರೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಬಸ್ಸಿನಮೇಲೆ ಜನ ಹತ್ತಿ ಸಾಮಾನು ಹಾಕುವುದು ತೆಗೆಯುವುದು ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಕೂಲಿಗಳನೇಕರು ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಹಳ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದಿರಬೇಕು. ಹೊರಗಡೆಯಿಂದ ಬರುವವರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಯಾಗಬಹುದೆಂಬ ಶಂಕೆಯಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ವಲ್ಪ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದಿರಬೇಕು. ಹಿಂದಿನ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ ಅವರು ಈ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಇನ್ವೆಸ್ಟಿಗೇಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೇನು ಕಷ್ಟವಿದೆ ? ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಇತರ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಾಗಲಿ ಆ ಸಮಿತಿಯವರು ಯಾವ ಸಲಹೆಯನ್ನೂ ನೀಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಟೈಂ ನಿಗದಿಮಾಡಬೇಕಾದರೂ ವ್ಯಾಜ್ಯ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಬಂದೇ ಬರಬೇಕು, ಹೀಗಿದೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಸಮಿತಿ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಬಸ್ ಅವನ ಹತ್ತಿರವಿದೆಯೆ ಹಾಗೆ ಇಲ್ಲದೆ ಬರೀ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೇರೆಯವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಬರೆಸಿಕೊಂಡು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾನೆಯೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಯಾವ ಪಕ್ಷವೇ ಆಗಲಿ, ಪಿ. ಎಸ್. ಪಿ. ಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಆಗಲಿ, ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಪರ್ಪಸ್ ಮುಖ್ಯವೆಂದು ಈ ದಿವಸ ಹೇಳುವಾಗ ಈ ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಪಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ಜಹಗೀರಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈ ತರಹ ಲೋಪದೋಷಗಳಿದ್ದರೆ ಅಂಥಾದ್ದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಜಾಗ್ರತೆ ಅದನ್ನು ಹತೋಟಿಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಅದರಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಹುಣಸೂರು).—ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಪರ್ಪಸ್ ಅಂದರೆ ಹೇಗೆ ಏನು ಎಂದು ವಿವರ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಪಿ. ಎಸ್. ಪಿ. ಎರಡೂ ಕೂಡ ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಪಾರ್ಟೀಸ್; ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿಗೇ ಜಹಗೀರಿ ಕೊಟ್ಟಿದೆಯೆಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ.

Sri K. HANUMANTHAIYA (Chief Minister).—It is not possible to distribute these permits or licences on the basis of party affiliation and it has never been done. I am sorry the member is making a suggestion along those lines.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ನಾನು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಆ ರೀತಿ ಜಹಗೀರಿ ಪಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಒಂದು ಬಸ್ ಅಲ್ಲ. ಬರೀ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು. . .

Sri K. HANUMANTHAIYA.—As I have already said, there is no use making general observations. We agree with the member that if he gives me information here and now, I will make enquiries and rectify matter if there is anything to be rectified.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ಈಗ ಪಟ್ಟಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸಿದ್ಧವಾಗಿಲ್ಲ. ಈಗ ಒಂದೆರಡು ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಉದಾಹರಣೆಗಳು ಸಿಕ್ಕುವ ಸಂಭವವಿರುವುದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪಕಾಲ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿಚಾರಮಾಡಿ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನೇ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಮೈಸೂರು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿನ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದವು; ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಏನಾದರೂ ಟೈಂ ಲಿಮಿಟ್ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗಿರಬಹುದು. ಹೀಗೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜಾಗ್ರತೆ ಆ ಬಸ್ಸು ಓಡಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಜಿ. ಎ. ತಿಮ್ಮಪ್ಪಗೌಡ (ಅರಕಲಗೂಡು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ರೋಡ್ ಟ್ರ್ಯಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ಸುಮಾರು $54\frac{1}{4}$ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವರ್ಷ ನಮಗೆ ಸುಮಾರು 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯದೊರೆತಿದೆಯೆಂಬುದು ಕೂಡ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ನಮ್ಮ ಮಿತ್ರರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್‌ರವರು ಈಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಈ ದಿವಸ ಇದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಜಾಸ್ತಿ, ನನಗೆ ತಿಳಿದಿರುವ ಹಾಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಿಂತ ರೈಲು ಅನುಕೂಲವೆಂದು ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವರೂ ಕೂಡ ರೋಡ್ ಟ್ರ್ಯಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ ಹಾಕಿದಮೇಲೆ ಬಹುಜನ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ, ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಸ್ವಲ್ಪ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಐಟಂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ರೈತರಮೇಲೆ ಹಾಕುವುದನ್ನು ಯಾರೂ ಒಪ್ಪುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಸರ್ಕಾರದ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸುಲಭ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರ್ಯಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಉತ್ತಮಪಡಿಸಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅವಕಾಶವಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೇನೆ. ಈಗಿರುವ 12 ಲಕ್ಷರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಂಪಾದನೆ ಹೆಚ್ಚಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯವನ್ನು ಇದರಿಂದ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯೆಂಬ ಒಂದು ವಾದವಿದೆ. ರೂಟ್ಸ್ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಮೂರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಐದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಅಥವಾ 10 ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಇಂತಹ ರೂಟ್ ಇಷ್ಟು ಕಾಲದೊಳಗಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ನಮಗೆ ಆತಂಕವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ರೂಟ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ಲಾನ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಮುಂಚೆಯೇ ಪ್ರಕಟಪಡಿಸಿ ಆಮೇಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ.

ಆಮೇಲೆ ಅದರ ಅನುಕೂಲದ ವಿಚಾರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ರೂಟುಗಳಲ್ಲೂ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಾನು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಸೌಕರ್ಯ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿರುವ ರೂಟ್ಸ್ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಎರಡೂ ಇರುವ ಕಡೆ ನೋಡಿದರೆ ಜನರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ನೂಕುನುಗ್ಗಲಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಅದೇ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನ ಅನುಕೂಲ ಜನರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿರುವುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀಮತಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸಿದ್ದಮ್ಮನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಾಕಿಲ್ಲ, ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು, ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಾಕಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಕಡಮೆ. ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಈಗ 3—4 ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆ. ಇನ್ನೂ 3—4ರ ಆವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಲೀಕೇಜಸ್ ಇವೆ. ನಮ್ಮಂಥವರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಸೀಟುಗಳು ರಿಸರ್ವ್ ಆಗಿಲ್ಲದಿದ್ದಾಗ ಮುಂದೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಕಂಡಕ್ಟರು ಕೂಡಿಸುತ್ತಾನೆ. ಹಿಂದೆ ಕೂತರೆ ಹಣ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದು, ಲೀಕೇಜ್ ಆಗುವುದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಾನು 15 ದಿವಸಗಳ ಕೆಳಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಟಿಕೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ದಿವಸ 10—15 ಜನರನ್ನಾದರೂ ಕೂಡಿಸಿದ್ದಾನೆಂದು ಹಿಂದೆ ಕುಳಿತು ನೋಡಿದವರು ಹೇಳಿದರು. ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಹೋದಮೇಲೆ ಕಂಡಕ್ಟರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಕಾಲು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಂದ. ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ನಾನು ನೋಡಿದಹಾಗೆ ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದರೆ ಮಧ್ಯೆ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಚೆಕ್ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ,

(ಶ್ರೀ ಜಿ. ಎ. ತಿಮ್ಮಪ್ಪಗೌಡ.)

ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಇದೆಯೆ ಅಥವಾ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೆ ಹಣ ಜೇಬಿಗೆ ಬಿಡುತ್ತಾರೆಯೆ ಎಂದು ಯಾರೂ ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಿರ್ಭಯವಾಗಿ ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಬೀಡಿ ಅಥವಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಿಗರೇಟನ್ನು ಸೇದದೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಪ್ಲೇಯರ್ಸ್ ಸಿಗರೇಟನ್ನೇ ಸೇದುತ್ತಾರೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯು ನಿಗಾ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಪತ್ತಿ ಪಡೆಯಬಹುದು. ಆ ಮೇಲೆ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್ ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಮಧ್ಯೆ ಕೆಟ್ಟುಹೋದರೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಲು ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಿದೆ ಈಗ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯಿದೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಲ್ಲೂ ಒಂದು ವರ್ಕ್ ಷಾಪನ್ನು ಬೇಗ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನೂ ಉತ್ತಮರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಆಡಳಿತ ನಡೆಸಲು ಬಹು ಬೇಗ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿ ಆ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು.

*ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ಸಾಗರ—ಹೊಸನಗರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ತಿಮ್ಮಪ್ಪಗೌಡರು ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಹೇಳಿದರು, ನಾನೂ ಒಂದೆರಡು ಮಾತನ್ನಾಡಿ ನನ್ನ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮಗೆ ಹೆದರಿ ನಮ್ಮನ್ನು ಮುಂದಿನ ಸೀಟಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ಉಪಚಾರಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ನ್ಯೂನಾತಿರಿಕ್ತದ ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡಿರಿ ಕಾಲಿಗೆ ಬಿದ್ದು ಕೇಳಿ ಕೊಂಡರು ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ನನ್ನ ಅನುಭವ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಕಲಾಸಿಪಾಳ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಕೆಲವು ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಸರ್ವ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಅದು ಬಿಟ್ಟು ಬಸ್ಸು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದರೂ ಟಿಕೆಟ್ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಚಾರ ಕೂಡ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಬನ್ನಿ, ಕುಳಿತು ಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಬಹಳ ಕಡೆ ಉಪಚಾರ ಕೂಡ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಕೆಲವು ಕಡೆ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಕೂಡ ಇದೆ, ಬಸ್ ಹೋಗದಿದ್ದರೂ ಟಿಕೆಟ್ ಮುಂಚೆ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ದಾವಣಗೆರೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ನನ್ನ ಬಸ್ಸು ಮುಂಚೆ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಕರೆದು ಕೂಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಮೇಲೆ ಎರಡು ಮೂರು ಬಸ್ಸು ಹೋದರೂ ಮುಂಚೆ ಹೋಗುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದವನ ಬಸ್ಸು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೇ ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಹೊರಡುತ್ತದೆಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಕೇಳಿ ಎಂದು ಒಂದು ಕಡೆಗೆ ತೋರಿಸಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ನಾಲ್ಕಾಣೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ರಿಸರ್ವ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆಯಾದರೂ ಬಸ್ಸೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾದುಕಾದು ಸಾಕಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸು ಬಂದ ಕೂಡಲೆ ನುಗ್ಗಿ ಮುಂಚೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡುವವರಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ನುಗ್ಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗದಿದ್ದವರಿಗೆ ಸೀಟೇ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟು ಜನ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬಹುದೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಜನರನ್ನು ತುಂಬುತ್ತಾರೆ, 40 ಜನರಿಗೆ ಜಾಗವಿದ್ದರೆ 80 ಜನರು ಒಳಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಮುಂಚೆ ಕೆಲವರು ನುಗ್ಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಮೇಲೆ ಜಗಳ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುತ್ತದೆ.

5 P.M.

ಹೀಗೆ ಅವರು ಆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸು ಬರುವವರೆಗೂ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಕೆಲವರಿಗೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವರು ಬಸ್ಸಿನೊಳಕ್ಕೆ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಹತ್ತಿ ಕುಳಿತು ಕೊಂಡಿದ್ದವರು ಇವರು ಏನು ಹೇಳಿದರೂ ಕೆಳಗೆ ಇಳಿಯಲೇ ಇಲ್ಲ. ನಾನು ಒಂದಾವರ್ತಿ ಎಲ್ಲಿಗೋ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಹೋಗಿ ಘಂಟೆ ಗಟ್ಟಲೆ ಕಾದಿದ್ದು ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸೀಟನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಹಾಗೇ ವಾಪಸ್ಸು ಬಂದು ಬಿಟ್ಟೆನು. ಆಗ ನನಗೇ ಹೀಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸೀಟನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲವಲ್ಲ ಎಂದು ನಾಚಿಕೆಯಿಂದ ವಾಪಸ್ಸು ಹೊರಟು ಬಂದೆ ; ಮಾರನೆಯ ದಿವಸ ಹೇಗೋ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋದೆ. ಆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಏಜಂಟರು ಅ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಲು ಯಾವ ತೊಂದರೆಯೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಅಷ್ಟೂ ಬೇಕೆಂದರೆ ಒಂದು ಪ್ರಯಾರ್ಟಿ ಬೇಸಿಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು. ಹೇಗೆ ಎಂದರೆ—ಈ ದಿವಸ ಬೆಂಗಳೂರಿಂದ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದಿದ್ದರೆ—ಆಗ ಯಾರು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೋ ಅಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮೊದಲು ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಿ, ಅನಂತರ ಮದ್ದೂರು ಅನಂತರ ಮಂಡ್ಯ, ಆಮೇಲೆ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ಹೀಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರಲ್ಲೇನೂ ತೊಂದರೆ ಇರಲಾರದು. ಆದರೆ ಇವರು ಈ ದಿವಸ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತುಂಬ ಅಸಮಾಧಾನಕರವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ನಾವು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಲೇ ಕೂಡದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಇಲ್ಲಿಯತನಕ ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನಾದರೂ ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ಆಶಿಸ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲು ಒಂದು ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಏಕೋ ಅದನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಕ್ಕವಳ್ಳಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್, ಶಿವಮೊಗ್ಗಾದ ಬಳಿ ಒಂದು ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆ, ಭದ್ರಾವತಿ ಐರನ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಹೈಡ್ರೋ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಯೋಜನೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣೀಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನದಿನಕ್ಕೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದಕ್ಕೆ ನೂರರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರ ಕೈ ಸೇರಿದ ಮೇಲಂತೂ ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಯಾಣದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ರೈಲ್ವೆ ಮ್ಯಾಪಿನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯವಾಗಿ ದಪ್ಪಗೀರುಗಳಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿರುವುದು ಯಾವ ರೈಲುಗಳೆಂದರೆ—ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳು, ಪಂಜಾಬ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಗ್ರಾಂಡ್ ಟ್ರಂಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ ರೈಲುಗಳು ಬಹಳ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಣಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನವೆಲ್ಲಾ ಆ ರೈಲುಗಳ ಮೇಲೆ ಇದ್ದು

ಹೋಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್‌ಗಳ ಲೈನೇ ಬಹಳ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿರುವಾಗ ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಬೀರೂರಿಗೆ ಬರತಕ್ಕಂಥ ನ್ಯಾರೊ ಗೇಜುಗಳ ಲೈನಂತೂ ಎಷ್ಟು ಸಣ್ಣದಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಕೇಂದ್ರದ ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ಲಾಲ್ ಬಹದ್ದೂರ್ ಶಾಸ್ತ್ರಿಗಳ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೀಳುವಷ್ಟು ಕೂಡ ದೊಡ್ಡದಾಗಿಲ್ಲ. ನಾನು ನೋಡುತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಈ ದಿವಸ ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಯಾಣ ಇನ್ನೂ ಹದಗೆಟ್ಟು ಹೋಗಿದೆ. ಜನರು ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಿಂದ ಆ ಗಾಡಿಗಳೊಳಕ್ಕೆ ಕಿಟಕಿಗಳಿಂದ ತೂರಿ ಹತ್ತಿ ಒಬ್ಬರ ಮೇಲೊಬ್ಬರು ಕುಳಿತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ತೂರಲು ದಕ್ಷತೆ ಇದ್ದವರಿಗೇ ಈ ದಿವಸ ಸರಾಗವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಒಂದಾವರ್ತಿ ನಾನು ರೈಲಿಗೆ ಹೊರಟಿದ್ದವನು ಈ ನೂಕು ನುಗ್ಗಲನ್ನು ನೋಡಿ ಗಾಡಿ ಹತ್ತಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಬೀರೂರು ಸ್ಟೇಷನ್ನಲ್ಲೇ ಉಳಿದು ಬಿಟ್ಟೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಜನರು ಕುಳಿತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಅವರಿಗೆ ಮನಸ್ಸೂ ಇಲ್ಲ. 300 ಜನ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿರುವ ರೈಲು ಬಂಡಿಯಲ್ಲಿ 3,000 ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂಥ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನೇನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಾಗಲೀ—ಹೊಸ ಲೈನುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯುವುದಾಗಲಿ, ಏನೂ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೀಗಿರುವಾಗ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗೇನೋ, ಎಂದರೆ ಅದು ಮಂತ್ರಿಗಳಿರತಕ್ಕಂಥ ಜಿಲ್ಲೆ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಈ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾವು ಹೇಳಬಾರದು, ಅಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಸಹ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಒಂದೆರಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಗ್ರ್ಯಾಜುಯಲ್ ಆಗಿ ಖಾಸಗೀ ಜನರು ಅಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ರೂಟ್ಸ್ ಏನಿವೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬರತಕ್ಕ, ಹೆಚ್ಚು ಜನ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ರೂಟ್ಸ್ ಏನಿವೆ, ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಈಗಿನಿಂದಲೇ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ಫಂಡು ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಮಾಡಿಕೊಂಡು ತಯಾರಾಗಿರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಿ.ಪಿ.ಎಸ್., ಗಜಾನನ ಕಂಪೆನಿ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದ ಕೆಲವು ಕಂಪೆನಿಗಳು ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಒಂದೆರಡು ಕಂಪೆನಿಗಳು ಈಗ ಇವೆ. ಅವರಿಗೆ ಈ ವಿಧವಾದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅವರು ಕಡಿಮೆ ಚಾರ್ಜಿನಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೊರಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಆಜ್ಞೆ ಏನಿದೆ ಅದರಂತೆ ಹೊಗೆ ಬರಬಾರದು, ನೀರು ಸುರಿಯಕೂಡದು, ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಹಾಕಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಒಂದೇ ಒಂದು ಅಂಶ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಾಗಿರಲಿ ಅಥವಾ ಪಿ.ಎಸ್.ಪಿ.ಯವರಾಗಿರಲಿ, ಯಾರೇ ಆಗಿರಲಿ, ಈ Landlords ಮತ್ತು ಟೆನೆಂಟ್ಸ್ ಸಿಸ್ಟಂನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ introduce ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಹಾನಿಕರ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಯಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೋ ಅಂತಹವರು ಪರ್ಮಿಟ್ಟನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಅದು ಗೊತ್ತಾದ ತಕ್ಷಣ ಅದನ್ನು ತಕ್ಸೀರು ಎಂದು ಭಾವಿಸಿ ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಆರ್. ಟಿ. ಎ. ಮತ್ತು ಎಸ್.ಟಿ.ಎ.ನಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸದಸ್ಯರನ್ನೇ ತಮಗೆ ಬೇಕಾದವರನ್ನೂ ನಾಮಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಅಧಿಕವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ. Fairplay and justice ದೊರೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅಂಥಾ ಸ್ಟ್ಯಾಚ್ಯುಟರಿ ಬಾಡೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿ. ಆದರೆ ದುರುಪಯೋಗವಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಜಿ. ಶಿವಪ್ಪ (ಹೊಳಲ್ಕೆರೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಆಶೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಿದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಹೊಗಳಿದಂತೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳೇ ಆ ವಿಚಾರವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಜನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಏನಿದೆ ಎಂದರೆ ತಾವು ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಕೇಳಿ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿರತಕ್ಕದ್ದು ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದಕ್ಕೆ ಆ ಬಸ್‌ನವರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳೇ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನವರಿಗೆ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೇಳುವುದು ಈಗ ಅನಾವಶ್ಯಕ. ಪೋಲೀಸ್‌ನವರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕ ಕಷ್ಟ ಒಂದು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಶಕ್ತಿ ಅವರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಅವರು ಜಯಪ್ರದವಾಗಿ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಹೊರಡುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಲೈನ್‌ನಲ್ಲೇ ಈ ಇಲಾಖೆಯ $\frac{1}{3}$ ಭಾಗದಷ್ಟು ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಇನ್ನು 3-4 ಕಡೆಗೆ ಲೈನ್ ಹಾಕಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವುಂಟು. ಮೊನ್ನೆತಾನೆ ಗೃಹ ಸಚಿವರಾದ ಶ್ರೀ ಸಿದ್ದವೀರಪ್ಪನವರು ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಡಿಸಿರುವ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಹಾಕುವುದು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕ ಎಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಗೋಪಾಲಗೌಡರು ಮಾತನಾಡುತ್ತ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಸ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ 170 ಮೈಲಿ ದೂರವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಹಳ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟು ಸುಖವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಮಾರ್ಗ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಮಾರ್ಗ. ಯಾಕೆಂದರೆ

(ಶ್ರೀ ಜಿ. ಶಿವಪ್ಪ)

ಅಲ್ಲಿ ಲಕ್ಕವಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅನೇಕರು manganese mines ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮಾರ್ಗ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಸಂಪಾದನೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಹಾಕಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಗೃಹ ಸಚಿವರು 15 ದಿನಗಳೊಳಗಾಗಿ ಈ ಲೈನಿಗೆ ಆರ್ಡರು ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಬಸ್ಸು ಹಾಕದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿಗೂ ಒಂದು ಲೈನ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಶ್ರೀಮತಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸಿದ್ದಮ್ಮನವರು ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ದಾವಣಗೆರೆಗೆ ಬಸ್‌ಗಳಿರುವುದು ಸಾಲದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇಷ್ಟರಲ್ಲಿಯೇ ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರು ಆಗುವುದರಿಂದ ಧಾರವಾಡ, ಬಿದರೆ ಮುಂತಾದ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಈಗ ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು workshop ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಹಾಕಿ ಉತ್ತಮವಾದ workshop ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಅನಂತರಾಮ್ (ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಕಳೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ನಾವು ಇನ್ನೊಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಗಳಿಸಬೇಕು. ಮೈಸೂರು ಮುಂದೆ ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರು ಆದಮೇಲೆ ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಈ ಇಲಾಖೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಕಡೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಚೆಕಿಂಗ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು overloading ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇವೆಲ್ಲವೂ ತಪ್ಪಬೇಕಾದದ್ದು ಅವಶ್ಯಕ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಜನತೆಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ಅವಶ್ಯಕ. ಮತ್ತು ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಾವು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಬಸ್ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಆದಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು monopolise ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ಸರ್ಕಾರದವರು monopoliseಮಾಡುವಾಗ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಮಾತ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ ಹೊರತು 10, 15, 20 ಮೈಲಿ ಇರುವ ಹತ್ತಿರ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು monopolise ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರಾಗುವುದರಿಂದ 300-400 ಮೈಲಿಗಳ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ. ಇಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲಿಕರಿಗೇ ಬಿಡಬೇಕು. ಈ ಲೈನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಗಳು ಬಂದು ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಕೋಟಿರೂಪಾಯಿ motor vehicle taxes ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು monopolise ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಕೆಲವರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. State Transport Authority ಮುಂದೆ ನಾನು ಲಾಯರಾಗಿ ಪ್ರಾಕ್ಟೀಸ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಮೊದಲು ಇಂಥ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಬಹುದು ಎಂದು ಅಡ್ವರ್ಟೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹತ್ತಾರು ಜನರ ಪೈಪೋಟಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರೂ ಇದ್ದಾರೆ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರೂ ಇದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಅದರಲ್ಲಿ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರೇ ವಿಶೇಷವಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಅನಂತರಾಮ್.—ಅದರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಟ್ಟಾಭಿರಾಮ್‌ರವರಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಒಬ್ಬರೇ ಸಾಕು. ಅವರು ಗಣ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು. ಅದರಲ್ಲಿ ಬರೀ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರಿಗೇ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಬಸ್ ಲೈನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಾಂಪಿಟಿಷನ್ ಇರುವಾಗ ಏನಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದೆ ಅಪೀಲು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಅನಾನುಕೂಲವಾದರೆ ಹೈಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಿಟ್ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಸುಮ್ಮನೆ, ಆಧಾರವಿಲ್ಲದೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ನಿಜವಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯ ಅಪಾದನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಎಳ್ಳಷ್ಟೂ ಹುರುಳಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.—ತಾವೇನೋ ಹೇಳಿದಿರಿ. ಆದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು percentage ಸಿಕ್ಕುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ? ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಎಂದರೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡುವವರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಿಡಿ. ಯಾವುದಾದರೂ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡುವವರನ್ನೂ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. Full fledged Congress ನವರು ಎಷ್ಟು ಜನರಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು non-Congressನವರು ಎಷ್ಟು ಜನರಿದ್ದಾರೆ?

*ಶ್ರೀ ಎ. ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕ್ (ಮೊಳಕಾಲ್ಮೂರು).—ಮೆಂಬರುಗಳೆಲ್ಲ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರೇ ಇದ್ದಾರೆ, ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಅವರಿಗೇ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವಾಗ ಅವರ percentage ಏನೆಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪಬಹುದು. ಯಾರಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆಯೋ ಯಾರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೋ ಅವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಾಗಬಹುದು, ನಾನ್-ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರಾಗಬಹುದು. ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್‌ರವರನ್ನೂ ಮತ್ತು ಮಹಮದ್ ಇಮಾಂರವರನ್ನೂ ಎರಡನೆಯ ಪಾಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುವಾಗ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಅದರಲ್ಲಿ ತಪ್ಪೇನು? ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನವರು ಮೆಂಬರುಗಳಾಗಿದ್ದ ಮಾತ್ರಕ್ಕೆ ತಪ್ಪೇನು? ಬಸ್ ಲೈನ್‌ಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನವರಿಗೇ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಅದು ಬೇರೆ ಮಾತಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಅನಂತರಾಮ್.—ಈಗ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ರಿಟ್ ಹಾಕುವ ಸಂದರ್ಭವಿರುವಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಿರಬೇಕು. ಹೊಸ ಲೈನು

ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಸೀದಾ ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವ ವಿಚಾರ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯೂ ಟಾರು ರಸ್ತೆಯಿದೆ. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಡಮೆಯಿರುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಈಗಿರುವುದರ ಎರಡರಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಚಿಕ್ಕ ಬಸ್ ರೂಟುಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಟ್ಟರೆ ದಿವಸಕ್ಕೆ ಈಗಿರುವ ಸುಮಾರು 20 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯುವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ; ಈಗಿರುವುದರ ಎರಡರಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಸುಮಾರು 40 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯ ಬರಬಹುದು. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕು, ಇದು ಬಹಳ ಆದಾಯ ಬರುವ ಇಲಾಖೆ, ಶ್ರೀ ತಿಮ್ಮಪ್ಪಗೌಡರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಈಗ ಸುಮಾರು 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿದೆ, ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

*Sri M. RAJASEKHARA MURTHY (Yelandur).—Sir, I want to make a few observations on this Demand. I have been hearing Sri S. Srinivasa Iyengar for the last four years and he has been repeating the same old argument in the same old fashion. He has levelled allegations against private bus owners ; but, I do not take notice of that. Sri Srinivasa Iyengar is a money-lender and not a businessman.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—On a point of personal explanation. I must offer my explanation when the Hon'ble Member says something which I did not say. He is naming me as a money-lender. It is not so. He is operating six routes ; I do not know whether he holds six permits. He is a Congressman.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—I am operating four buses and hold four permits. I became a permit holder even before the Congress Government came into power.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—Congress Government is in existence in Mysore for the past nine years ; he has become an operator recently.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—I became a bus owner prior to Congress Government came to power.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—Probably, you became a bus owner when you were still a student ! (*Laughter*)

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—Sir, Sri Y. M. Chandrasekhariah referred to an important thing, that is, the journey in private buses. It is true, Sir, that private operators are running old buses ; they are not putting new buses on the routes. The reason as to why they are not doing it is a point that this House should consider. It is not because that private operators are not willing to put new buses on the routes. It is not because private operators are incapable of investing money on new buses. It is not because that private operators are unwilling to provide amenities to the travelling public. But, it is because there is no certainty of their future in the scheme of nationalisation. It is because there is no sense of security in the mind of private operators regarding the future of their business. If you go into the reasons, you will know why the private operators are not putting new buses on the road. The Government Transport Department every now and then put some buses on certain routes. Immediately they withdraw those buses and put them on some other routes. They change the routes as frequently as ladies change their dress. Because they have no sense of security, private operators are not coming forward to withdraw old buses and put new buses. Putting new buses will involve very heavy investment. The cost of the chassis will be about Rs. 27,000 and the cost of constructing the body will be Rs. 8,000. The total investment comes to Rs. 35,000. Suppose he puts a new bus on the route ; to-morrow the Government may say that they are going to put their own bus on the route ; then what is he going to do with the bus ? That is a point to be considered. It is because of this difficulty, old buses are running on the road and not because private operators are unwilling, or incapable of putting a new bus. I request the Government to specify the routes that they are going to take in future and tell the private operators that for certain period to come, they are not going to take up certain routes

(SRI M. RAJASEKHARA MURTHY)

and that they will take up the routes on such and such dates, so that the private operators may be definite about the future of their business.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ (ಕುಣಿಗಲ್).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ನಾನು ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಬೇಕೆಂದಿರುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕರು ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನಿಜಾಂಶಗಳೂ ಇವೆ. ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಿದ್ದುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಇರುತ್ತೆಂದು ಕೆಲವರು ಟೀಕೆ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಟೀಕೆ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕವರು ಕೂಡ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಂಚ ನಿಜಾಂಶವಿದೆ ಎಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯವನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತಿದೆ ಈ ರೂಟುಗಳು ಮನಾಪಲಿ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರು ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನು ಎಷ್ಟು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದರೋ ಈ ದಿವಸ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರವನ್ನು ಇವರು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಿಳಿಯಬರುತ್ತದೆ. ಇವರು ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ರೇಟು ಬಹಳ ಮಿತಿಮೀರಿ ಹೋಗಿದೆ. ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನಾಲ್ಕಾಣೆ ಛಾರ್ಜು ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದಲೂ ಅಂದರೆ 10-20 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಇತ್ತು. ಈಗ ಅದು 1-13-0 ರೂ. ಆಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಅಷ್ಟು ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಕೂಡ ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಯೂ ಆ ದಿವಸ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿನ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿತ್ತು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವೀಗ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವೆಚ್ಚ, ಓವರ್‌ಹೆಡ್ ಛಾರ್ಜಸ್, ಇತ್ಯಾದಿ ಖರ್ಚುಗಳನ್ನು ಕಳೆದು 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯವನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಇದೇನು ಅರ್ಥ? ಖರ್ಚು ಬಾಬುಗಳನ್ನು ಕಮ್ಮಿ ಮಾಡಬೇಕು, ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು, ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ರೇಟುಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಇದು ಅರ್ಥವಿಲ್ಲದ ಮಾತು. ಇವರು ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಈ ರೇಟನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಬೇಕ, ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು, ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಒಂದು ಕ್ರಮವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇರ್ಪಡಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಕ್ಯೂ ಸಿಸ್ಟಂ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಅಥವಾ ಮೊದಲೇ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಹೋಗಿ ಎಲ್ಲಿ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸು ಇದೆ ಅಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕು. ಈಗ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಬರುವವರೆಗೂ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಗುಂಪಿನಲ್ಲಿ ಯಾರು ಗೌರವಬಿಟ್ಟು ಮುಂದೆ ನುಗ್ಗಿ ಬಸ್ಸಿನೊಳಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆಯೋ ಅವರಿಗೆ ಸೀಟು ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ 50 ಮೈಲಿ, 100 ಮೈಲಿ ನಿಂತುಕೊಂಡೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಕ್ರಮಪಡಿಸಬೇಕು.

ಈ ವರ್ಷ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಮೊದಲು ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲೇನೋ ಕೆಲವು ವರ್ಷ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಕೊಂಡುಕೊಂಡಿರಿ. ಆಮೇಲೆ ತಾವೇ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವುದು ಉಚಿತ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಸಾಮಾನುಗಳು ಕೆಲವು ಭದ್ರಾವತಿ ಐರನ್ ವರ್ಕ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಹೊರಗಡೆ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ನಾನಾ ಇಲಾಖೆಗಳವರು ತಮಗೆ ಬೇಕಾದ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರ ಮೂಲಕ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಒಂದು ನಟ್ ಆಗಲೀ, ಹಾಮರ್ ಆಗಲಿ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರ ಮೂಲಕ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿ ಮೂಲಕ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಬಾಡಿಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಟೆಂಡರ್ಸ್ ಕಾಲ್‌ಫಾರ್ ಮಾಡಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಕಂಪೆನಿಗೆ ವಹಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ತಾವೇ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವಾಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾಮಾನನ್ನು ಕೂಡ ರೂಲ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಕಮಿಟಿ ಮೂಲಕವೇ ಕೊಂಡು ಅನ್ಯಾಯವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳಿಗೆ, ಅನುಮಾನಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಸೂಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದರು. ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವರ್ಷಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಐದು ವರ್ಷ ಆರು ವರ್ಷ ಹತ್ತು ವರ್ಷ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಅವುಗಳ life ಎಲ್ಲಾ ಆಗಿ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟುಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ರಿಪೇರಿ ಮತ್ತೊಂದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಸ್ಸನ್ನು ತರುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ಆದ 15 ದಿವಸ ಅಥವಾ 2-3 ತಿಂಗಳೊಳಗೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿ ನಿಂತಿರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಅನೇಕವಾಗಿ ನಾವು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರು ಎಂದು ಇರುತ್ತಾರೆ. He is an Inspector who puts break for running of buses ಎಂದು ಜನಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಎಲ್ಲಾ ಸೂಪರ್‌ವಿಷನ್ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

5-30 P.M.

ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿರುವ ಡ್ರೈವರುಗಳ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ವಿಚಾರವನ್ನು ಶ್ರೀಮಾನ್ ತಿಮ್ಮಪ್ಪಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು. ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಕೇಳಿರುವ ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಡ್ರೈವರುಗಳೂ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳೂ ಯಾವ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಆರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಹೋದರೆ ಅವರು ಬಹಳ ದಿವಸ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಯಾರಾದರೂ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇದ್ದರೆ ಅಕಸ್ಮಾತ್ತಾಗಿ ಅವನು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುತ್ತಿರುವಾಗಲೇ ಏನಾದರೂ ಒಂದು ಕಾರಣದಿಂದ ಅವನನ್ನು ಹಿಡಿದು,

ಅವನ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲದ ಸಲ್ಲದ ಅಪಾದನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಅವನನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಉದ್ದೇಶಪೂರ್ವಕವಾಗಿಯೇ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ, efficient ಆಗಿ, ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಯಾರು ಯಾರು ಇರುತ್ತಾರೆಯೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ರಕ್ಷಣೆ ಇರಬೇಕು, ಅಂಥವರನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪಾಲಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಅಂಥವರು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಯಾವ ರೀತಿ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಬರೀ overloading ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಣ ಬಂದು ಅದರಿಂದ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಭಾವಿಸಬಾರದು. Overloading ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಾಗಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗಾಗಲಿ, ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. Efficiency ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಡಬೇಕು.

ಮನಾಪಲಿ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ದೊರೆಯುವಂತಿರಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೀಟು ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. Overload ಖಂಡಿತ ಮಾಡಕೂಡದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಒತ್ತಡವಿದ್ದರೆ ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ ಹಾಕುವ ಕಡೆ ಐದು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿ ಕೊಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು 40 ಜನರು ಕೂಡುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 80 ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟು 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದರೆ, ಜನರಿಗೆ ಅದರಿಂದ ತೃಪ್ತಿಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ನೋವುಂಟಾಗುವುದು. ಆದರೆ 25 ಜನರನ್ನು standing seat ಹಾಕಿ ಅವರೆಲ್ಲ ಕುಳಿತಿರುವವರ ಕೈಕಾಲು ತುಳಿದುಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬಾರದು. ಹಿಂದೆ overload ಹಾಕಬಾರದು ಎಂದು ಆ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದರು. ಈವಾಗ ಪುನಃ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಆದಾಯ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ, ಅಥವ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡೋಣವೆಂದು ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅಥವ ಇನ್ಯಾವ ಕಾರಣದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಂತೂ ಪುನಃ overload ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು 1ನೇ ಏಪ್ರಿಲ್ 1956 ರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹಾಕಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡದೆ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಕೂಡ complaints ಬರಬಾರದು. ಈಗ ಕಂಪೆನಿಯವರು ಹೇಗೆ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ efficient ಆಗಿ ನಡೆಯುವ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಮನಾಪಲಿ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಯಾವ ಯಾವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಕೂಡ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಆದಾಯ ಬರುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು.

ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಯಾವ ತರದ ಅನುಮಾನಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ (ಕೈಗಾರಿಕಾ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಆರನೆಯ ಡಿಮ್ಯಾಂಡಿನ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅನೇಕ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಅವರು ರಚನಾತ್ಮಕವಾದ ಟೀಕೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದೊಂದು ವೇಳೆ ಆ ರಚನಾತ್ಮಕವಾದ ಟೀಕೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಅದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಟೀಕೆಗಳೂ ಅದರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದುಬಿಟ್ಟಿವೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ತಪ್ಪಬೇಕೆಂಬುದೊಂದು, ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಲಂಚರುಷವತ್ತಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು, ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳು ಮಾರಾಟವಾಗುವುದು ತಪ್ಪಬೇಕು, ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು, ದರಗಳು ಕಡಮೆಯಾಗಬೇಕು, ದಕ್ಷತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು, ಈ ಸಲಹೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಬಂದಿವೆ. ಒಂದು ವಿಷಯ ಮಾತ್ರ ತುಂಬ ಸಂತೋಷಕರವಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದರಿಂದ, ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದು ನಿರ್ವಿವಾದ ವಾದ ವಿಷಯ. ಹಾಗೆಯೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿರುವುದು ವಾಸ್ತವವಾಗಿಯೂ ಸಂತೋಷಕರವಾದ ವಿಷಯವೇ. ಮನುಷ್ಯನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹಂತದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಹಂತಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದಿರುವ ಕುತೂಹಲ ಪ್ರಗತಿಭಾವನೆಯನ್ನು ತೋರುತ್ತದೆಯೇ ವಿನಾ ಅನ್ಯಥಾ ಇಲ್ಲ. ಈಗಿರುವ ಅನುಕೂಲತೆಗೆ ತಕ್ಕಂಥ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪವೂ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ನಾವು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳೋಣ. ಒಂದು ವಿಷಯ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಕಾನೂನಿನಿಂದಲೇ ಹತೋಟಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಒಪ್ಪಬೇಕು. ಸತ್ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳನ್ನು ನಾವು ಅನುಸರಿಸಬೇಕು, ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ವಿಧಾನ ಸತ್ಸಂಪ್ರದಾಯವನ್ನನುಸರಿಸುವುದು. ಬಹುಶಃ ಈ ಸತ್ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರತಿಫಲದೊರೆಯುತ್ತದೆ, ಜನರಿಗೆ ಹೇರಳವಾದ ಅನುಕೂಲ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ ಎಂದು ಶ್ರೀ ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು. ಇದನ್ನು ಕಾನೂನು ಮೂಲಕ ತಡೆಗಟ್ಟುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಜನರು ಸಹಕರಿಸಿದರೆ ಎಷ್ಟೋ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂದರ್ಭಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕಾನೂನು ಮಾಡುವುದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಷ್ಟ. ಜನರ ಸಹಕಾರ ಯಾವುದಕ್ಕೂ ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕ. ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಸರ್ಕಾರದವರು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಎಲ್ಲರೂ ಸಹಕರಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೇನು ಮೂಲಕಾರಣವೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.)

ರಿಂದ ಜನರೆಲ್ಲರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೇ ಹೋಗಲು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತಾರೆ. ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಒಂದು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಭುಜತಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಚಾರ. ಎರಡನೆಯದು, ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೋಗುವಾಗ ಒಂದ್ಕೊಂದು ವೇಳೆ ಹೆಂಗಸರು, ಮಕ್ಕಳು ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಅಕಾಲದಲ್ಲಿ ಜನರು ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ಕಾದಿರುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಜಾಗವಿಲ್ಲವೆಂದು ಅವರಿಗೆ ಸೀಟು ಕೊಡದಿದ್ದರೂ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಿಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ಆರೇಳು ಗಂಟೆಗಳಿಂದ ಕಾದು ಸಾಕಾಗಿದೆ, ದಯವಿಟ್ಟು ಕೂಡಿಸಿ ಎಂದು ಅನೇಕರು ಕೇಳುವುದನ್ನು ನಾನೂ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಆಗ ಕಾನೂನನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹ್ಯುಮಾನಿಟೇರಿಯನ್ ಕನ್ಸಿಡರೇಷನ್‌ನಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಾನೂನನ್ನು ಚಾಚೂತಪ್ಪದೆ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಅಭ್ಯಂತರವೂ ಇಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಶಿಕ್ಷೆಯಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ರುಜುವಾತು ನಮ್ಮ ಮುಂದಿದೆ.

ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಿದ್ದ ಬಗ್ಗೆ ಸುಮಾರು 23 ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ. If Hon'ble Members want any more information, I will be very glad to furnish the same. I do not want to hide anything. It is all public matter. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರಗಳೆಲ್ಲಾ ಈಗ ನನ್ನ ಮುಂದೆ ಇರುತ್ತವೆ. After all, facts cannot be denied. Let us face facts. If there is any defect, we shall remedy it. Let us take everything objectively. Government is not here to say that everything is quite O.K. in all sectors. Wherever there is any lacuna or omission, we will see that things are rectified. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅವರ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹಾಗೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟು—ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಈ ನೀತಿಯನ್ನು ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸುವುದು ಸರ್ವಥಾ ಸಾಧುವಾದದ್ದಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲೇ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ಸಿನ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಇನ್‌ಹ್ಯೂಮನ್ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯಾರೂ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ; ಅದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಇವುಗಳ ಆಡಳಿತದ ರೀತಿ ನೀತಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಾನು ಈ ಮಂತ್ರಿ ಪದವಿಯನ್ನು ಅಂಗೀಕಾರ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವವರೆಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೆನು. ಜನರು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಂಥ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೂ ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಆಗಲೇ ಶ್ರೀ ಗೋಪಾಲಗೌಡರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಕೊಂಚ ತೊಂದರೆಯಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮನಗಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಸತತವಾಗಿ ನಡೆಸತಕ್ಕವರಾಗಿದ್ದಾರೆಂಬ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮುದ್ರಿತವಾಗತಕ್ಕಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಆಸೆ ನನಗೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೂಡ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಹಕಾರ ಮನೋಭಾವನೆ ಮಾಡುವಂತೆ ಅವರಿಗೆಲ್ಲ ತಿಳಿವಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾದದ್ದು ಅಗತ್ಯವೆಂಬುದಾಗಿ ನಾನು ತಮ್ಮೆಲ್ಲರಲ್ಲೂ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಬಸ್ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗ ಬ್ಲ್ಯಾಕ್‌ಮಾರ್ಕೆಟ್ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಾನು ಮಂತ್ರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಈ R.T.A.ನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯನಾಗಿದ್ದೆ. ಆಗ್ಗೆ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಉಗ್ರವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಾದ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವರ ಪೈಕಿ ನಾನೂ ಒಬ್ಬನಾಗಿದ್ದೆನು. (*Interruption*) You need not presume that. Even to-day I am as anxious as you yourself are and even more anxious to see that trading in licence, wherever it be, whether in bus licence or prospecting licence or mining licence, is put an end to. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಯಾವ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಮಗೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಕಷ್ಟ ಏನೆಂದರೆ ಈ ಟ್ರೇಡಿಂಗ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಜನರು ನಮ್ಮೆಲ್ಲರಿಗಿಂತಲೂ ಬಹಳ ಬುದ್ಧಿವಂತರು. ಅವರು ಈ ಕಾನೂನಿನ ಹಿಡಿತಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕದಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಶಿಕ್ಷಾರ್ಹರೆಂಬ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರು ಅಪ್ಪಿತಪ್ಪಿ ನಮ್ಮ ಕೈಗೆ ಹಾಗೊಂದು ವೇಳೆ ಸಿಕ್ಕಿಬಿದ್ದರೂ ಅವರ ಕೇಸು ಕೋರ್ಟಿನ ಮುಂದೆ ಹೋದಾಗ ತಮ್ಮ ಕೇಸನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಗೆದ್ದು ಕೊಂಡು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ನೀವೇ ಈ ಸರ್ಕಾರ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ವಾದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಅದಕಾರಣ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ನೀತಿಯ ಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ನಾವು ಇಂಥ ಅಕ್ರಮ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಡೆಯಬಾರದು ಎಂಬ ಅಂಶ ಅವರಿಗೆ ಅರಿವಾಗಬೇಕು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಅಕೃತ್ಯಗಳೇನಾದರೂ ನಡೆದರೆ ನಾವು ಆ ಬಗ್ಗೆ ಉಗ್ರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದೇವೆ. ಹೀಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ನಾವೀಗ ಸೂಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ಕೂಡ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವನ್ನಿಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಈ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಸಾಲ್‌ವೆನ್ಸಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟುಗಳನ್ನು ಹಾಜರ್ಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಿಯಮವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಾಲ್‌ವೆನ್ಸಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟನ್ನು ಅವರು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅಂಥ ಸಾಲ್‌ವೆಂಟ್ ಅಲ್ಲದ ಜನರೂ ಕೂಡ ಎಷ್ಟೋ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಯಾರಾರು ಹೀಗೆ ಸರಿಯಾದ ಸಾಲ್‌ವೆನ್ಸಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟನ್ನು ಹಾಜರ್ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂಥವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಈ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ರದ್ದುಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಸರ್‌ಕ್ಯೂಲರ್, ಕೂಡ ಹೊರಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ,

ಅಂಥದರಲ್ಲೂ ಅವರು ರಾತ್ರಾನುರಾತ್ರಿ ಹೋಗಿ ಯಾರದೋ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಮಾವನೋ–ಅಳಿಯನೋ— ಅಂಥವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಮ್ಮ ಹೆಸರಿಗೆ ಬರೆಸಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು ಸಾಲ್‌ವೆಕ್ಸಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟನ್ನು ಹಾಜರ್ಮಾಡಿದ ಕೂಡಲೆ ಆ ವರ್ಗ ಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅವರಿಗೆ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ನಿದರ್ಶನಗಳೂ ಸಹ ಇವೆ. ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ. ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಿಮಗೂ ನಮಗೂ ಯಾವ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇಲ್ಲ.

ಆಮೇಲೆ ಈ ಬಸ್ ಬಾಡಿಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡರು ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಟೆಂಡರ್ ಕಾಲ್‌ಫಾರ್‌ಮಾಡಿ ಕಾನೂನು ರೀತ್ಯಾ ಯಾವ ಕ್ರಮ ಅನುಸರಿಸಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತ ಇದ್ದೇವೆ.

ಅಕಾಮೊಡೇಷನ್ ಉತ್ತಮವಾಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ರೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ವಿಧಾಯಕವಾಗಿದೆಯೋ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸ್ಥಳವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೀಟು ಇಷ್ಟಿಷ್ಟೇ ಅಗಲ, ಇಷ್ಟಿಷ್ಟೇ ಉದ್ದ ಇರಬೇಕೆಂದು ವಿಧಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಆ ರೀತಿ ವಿಧಾಯಕವಾಗಿರುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಸ್ಥಳವನ್ನು ನಾವು ಈ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬ ವಿಷಯ ಬೇರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗಿರತಕ್ಕ ಶಂಕೆ ಹೋಗಬೇಕು.

ದರ ಕಮ್ಮಿಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಎರಡು ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತೇವೆ. ಒಂದನೆಯದು ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದು. ಎರಡನೆಯದು ಇದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ಸಂಪಾದನೆಯನ್ನು ದೇಶದ ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದು. ಇದು ಒಂದು ಅಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ತೆರಿಗೆ. ನೇರವಾಗಿ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಒಂದು ವೇಳೆ ಇದರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಕಾಸು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಂದರೆ ಆ ಹಣ ತಮಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಮ್ಮಿ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಮಂಜಸತೆಯಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೇ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್.—ಒಂದು ವೇಳೆ ನಮ್ಮಲ್ಲೇ ಹಣ ಉಳಿದರೆ ಪುನಃ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೇ ?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—We want money and more money, because we have to do so many things. So we have to spend more. Therefore earn more. Therefore this is one method of earning. I am sure the Hon'ble Member will agree with me that the rates must be as they are to-day.

ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಕಮ್ಮಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಎಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನಗಳು ಬರುತ್ತಾರೋ ಆ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಒಂದು ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ವರಮಾನವೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎಲ್ಲಿ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಅದರ ಕಡೆಗೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಗಮನಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ತೃಪ್ತಿಯಾಗಬಹುದು.

ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮುನಿಸ್ವಾಮಯ್ಯನವರು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವವರು ಉತ್ತಮವಾದ ಹೊಸ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆ ಏನಿದೆ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡಿದರು. ಈಗ ನಾವು ಯಾವ ಲೈನನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವುದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೇ ಇರುವಾಗ 25 ಸಾವಿರ, 30 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದರೆ, ನೋಡೋಣ ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆ ಏನಿದೆಯೋ ಎಂಬುದಾಗಿ ನಿಧಾನಿಸುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾದದ್ದು.

ಮುಂದಿನ ಪಾಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಈ Nationalise Scheme ಬಡಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುವುದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತು. ಇನ್ನೂ ಆರು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಯಾವುದನ್ನು ಮನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ನಾವು ಮಾಡುವಾಗ ಏನೇನು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿದ್ದೆವು ಎನ್ನುವುದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಗೊತ್ತು. ಅದರಂತೆಯೇ ಮುಂದೆಯೂ ಅನುಸರಿಸುತ್ತೇವೆ.

ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದರು. ಈಗಾಗಲೇ ಅದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನು ಇದೆ. ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗಲೇ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಕೂಡದು ಎಂದು ಒಂದು ಕಂಡಿಷನ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತು ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದು ಕಂಡುಬಂದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಇದೆ. ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಕೂಡದು ಎನ್ನುವುದು ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಂಡಿಷನ್.

Section 59 says that if any person overloads and if it is proved, he is liable to lose his permit either temporarily or permanently.

ಆಮೇಲೆ ಬಸ್‌ಮಾಲಿಕರೂ ಮತ್ತು ಪೋಲೀಸ್‌ನವರೂ ಒಂದು ಮಾಮೂಲು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ಸರಿ ಎಂದು ಯಾರು ತಾನೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ? ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸರಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ? ಇಂಥ ಅಕ್ರಮಗಳು ನಡೆದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ನಮಗೂ ನಿಮಗೂ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಅದು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿದೆ, ಯಾವಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ, ಇವೆಲ್ಲವೂ ಕೂಡ ಆಯಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಜನಗಳ ಮನೋಧರ್ಮದಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ವಿಷಯ ಬಹಳ ಪ್ರಸ್ತಾಪಕ್ಕೆ ಬಂತು. ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಷನ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾಮೂಲಾಗಿದೆ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ವಾಸ್ತವ. ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಮಾಡಿ ನಾವು ಈ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಮಾಡಿರುವ ಪ್ರಯತ್ನ

(SRI H. M. CHANNABASAPPA.)

ಗಳು ಸಾಲದು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವಾಗಿರುವ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಅದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಉತ್ತಮಪಡಿಸು ವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಅದನ್ನು ಬಹಳ ವಿಶ್ವಾಸದಿಂದ ಪರಿ ಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಕಡ್ಡಾಯವಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ಪೋಲೀಸು ಅಧಿಕಾರಿ ಗಳು overload ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಎಂಬ ಮನೋಭಾವದಿಂದ ಕೂಡಿರಬಾರದು; ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ಆಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಮನೋಭಾವ ವನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—These are very small matters, though of course very important. Nobody can say that police people should be encouraged to put up overload cases. It is not that. Cases have got to be put up only when there are overloads whether 20 or 50 or 100. But mere putting of cases will not result in prosecution also, because it is very difficult to find proof in court of law. Unfortunately it is one of the difficulties that we have observed. Sometimes there will be some small lacuna in the Act and people will take advantage. It is difficult to adduce evidence and even people who see these things do not have enough civic sense as to come forward to depose in courts of law. I request Hon'ble Members to bring such defects to our notice and also suggest ways and means of overcoming these things in the light of the facts that are before us.

R.T.A. ಮತ್ತು S.T.A. ವಿಷಯ ಹೇಳಿದರು. ಇವೆರಡೂ quasi-judicial bodies. ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡತಕ್ಕ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ rule 46 and 47 are very clear. ಅದೆಲ್ಲವನ್ನೂ ವಿಧಾಯಕ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಯಾವ ರೀತಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ವಿಧಾಯಕ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಯಾರು ಸರ್ವ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೋ ಅವರಿಗೇ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುವಾಗ quasi-judicial bodies ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ನಂಬಲಿಲ್ಲ. ಹಾಗೇನಾದರೂ ಅವರು ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅವರಮೇಲೆ ಅಪೀಲ್ ಇದೆ, R.T.A. ಮೇಲೆ S.T.A. ಇದೆ, S.T.A. ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರ ವಿದೆ. ಅವರ ತೀರ್ಮಾನದಮೇಲೆ ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವ್ಯವಹಾರ ವನ್ನು ಒಬ್ಬರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವು ದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಲೋಪದೋಷ ಇದ್ದಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅದು ಅನ್‌ಅವಾ ಯ್ಡಬಲ್ ಕೇಸಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾಗಾಗಿರಬಹದು. It is no sin for any Congressman to be in any committee. It is no sin for a Congressman to do any business whether it is agriculture or it is running a bus line.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—It is not a question of sin; it is a question of nomination.

Sri J. MOHAMED IMAM.—It is no sin for a Congressman to be in a committee. But it is certainly a sin that all the members of a committee should be Congressmen.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯ ರಿಗೆ, ಮುಖ್ಯ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಅನೇಕರಿಗೆ, ಸರ್ಕಾರದ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ವರಿಗೆ ಈಗಿರುವ ಪ್ರೊವಿಷನ್ ಗೊತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದು ತುಂಬ ಹೆಮ್ಮೆಯ ವಿಷಯ. ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಟೀಕೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡುವುದು ಬೇಡ. ಈಗ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದವರಾದ ಶ್ರೀ ಸಿದ್ದಪ್ಪನವರು, ಶ್ರೀ ಇಮಾಂರವರು, ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್‌ರವರು, ಶ್ರೀ ಗೋಪಾಲಗೌಡರು ಮುಂತಾದವರನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಮುಖ್ಯವಾದ ಸಮಿತಿಗಳಿಗೆ ನೇಮಿಸಿ ಅವರ ಅಭಿ ಪ್ರಾಯ ಪಡೆಯಬೇಕು, ಸಹಕಾರವಿರಬೇಕು, ರಾಜ್ಯ ದಲ್ಲಿ ಉಭಯತ್ರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ದೇಶದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವುಳ್ಳವರಾಗಿ ಯಾವ ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂಬುದನ್ನು ಜ್ಞಾಪಕ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಹುಶಃ ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೆಮ್ಮೆ ಪಡುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು.

ಆಮೇಲೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗಾಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ಬಹಳ ಸಹಾನುಭೂತಿಯಿಂದ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇವೆ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವ ವಿಷ ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂಬುದು ನಮ್ಮ ನೀತಿಯಾಗಿದೆ. ಏಕಾಏಕಿ ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ರಾಷ್ಟ್ರೀ ಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಸ್ವಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿದು ಅನುಕೂಲ ಅನಾನುಕೂಲ ಸಾಧ್ಯಾ ಸಾಧ್ಯತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಮುಂದುವರಿಯುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂಬುದೇ ಸರ್ಕಾರದ ಆಶಯ. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಮಾಡು ವುದಾಗಿ ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೂಡ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ಎಲ್ಲ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲೂ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಾವೂ ಹೋಗಬೇಕೆಂಬ ಅಭಿ ಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಈಗ ಸುಮಾರು 330 ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದೆ. ಮುಂದಿನ ಐದುವರ್ಷ ಗಳಲ್ಲಿ ಆರು ರೂಟುಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇ ಕೆಂಬ ಯೋಚನೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ 42 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿ ದ್ದೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದ ಸ್ಯರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಷಯಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಸಮರ್ಪಕ ವಾದ ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ತಾವುಗಳೆಲ್ಲಾ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 3,79,100 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1957, in respect of 'Charges on account of Motor Vehicles Acts'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 39—WORKING EXPENSES—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

XLVI-A. Receipts from Road and Water Transport Schemes—Working Expenses.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 91,30,200 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1957, in respect of 'Receipts from Road and Water Transport Schemes—Working Expenses'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 43—MISCELLANEOUS CAPITAL ACCOUNT.

83-B. Capital Outlay on Road Transport Schemes.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 53,00,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1957, in respect of 'Capital Outlay on Road Transport Schemes'."

The motion was adopted.

The House adjourned at Six of the Clock to meet at Twelve of the Clock on Wednesday, 21st March 1956.

WD 2896—GPB—550—21-6-56